

3 1761 11850117 0



Canadian Transport  
Commission

Commission canadienne  
des transports

Traffic and Tariffs

Direction de l'exploitation  
et des tarifs

CA1

TA 87

Z002

Canadian  
Transport  
Commission

Traffic, Tolls  
and Tariffs

Canada





Canadian Transport  
Commission

Commission canadienne  
des transports

Traffic and Tariffs  
Branch

Direction de l'exploitation  
et des tarifs

---

*Canadian*

---

*Transport*

---

*Commission*

---

**Traffic, Tolls  
and Tariffs**

---

**Canada**

---

First printing, September 1983

Canadian Transport Commission  
15 Eddy St., 15th floor, Ottawa-Hull K1A 0N9

©Minister of Supply and Services Canada 1983  
Catalogue Number TT 22-36/1983  
ISBN 0-662-52667-8

Printed in Canada



## FOREWORD

---

Some time ago, a delegation from Transport Canada and the Canadian Transport Commission consulted with representatives of a wide range of rail transportation users. One of the things learned by the Commission as a result of these consultations was that a broad perception exists that very little is available in the way of recourse by shippers against perceived abuse by railways of their pricing freedom, and that any recourse which is available involves lengthy procedures and considerable expense.

The Commission saw two ways to alleviate this problem without the need for legislative action. One was a revision of the general rules of the Commission with the objective of shortening the time involved in the formal procedures of appeal provided for in the statutes, without interfering with or prejudicing the legal rights of the parties involved. This revision was accomplished with input from a large number of interested parties in the public sector, and the resulting revised general rules have recently been enacted to come into force on September 1, 1983.

The second way of alleviating the problem resulted from the observation that there existed a lack of awareness among shippers of the functions, responsibilities, and powers of the Commission in the area of railway rates and tariffs, and of the various avenues of complaint, appeal, or even mediation, available to shippers and the general public. The Commission felt obligated therefore to meet this perception problem by publicizing its rôle, and this pamphlet has been prepared in an attempt to meet this obligation.


The pamphlet covers all matters over which the Commission has jurisdiction relating to pricing of all railway services: carload and non-carload freight and express, passenger service, as well as international bridges and tunnels. Also, it covers the Roadcruiser bus service in Newfoundland.

The pamphlet is in three parts. The first describes the statutory jurisdiction of the Commission. The pamphlet has attempted to make these descriptions simple, clear, and easily understood by the general public. The Commission believes that such format and style would better inform the public, but must caution the reader that should any inadvertent discrepancies exist between the contents of this pamphlet and the statutes, the words of the statutes, of course, must prevail.


The second part of the pamphlet describes the procedures which exist to deal with grievances by users of the various services, ranging from the simple and informal to the more complicated formal processes contained in the statutes.

The third part describes briefly, the responsibilities of the Commission with respect to the filing of tariffs by carriers subject to its jurisdiction. This part distinguishes to some extent between the responsibilities and powers the Commission does, and does not have.

The Commission hopes that you will benefit from the greater clarity and understanding this pamphlet is meant to achieve, and that you will be encouraged to avail yourselves of the assistance and services of our staff, whom I am sure you will find knowledgeable, competent, and anxious to help you.



John T. Gray, Q.C.  
Vice-President  
Canadian Transport Commission



Digitized by the Internet Archive  
in 2024 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118501170>

## TABLE OF CONTENTS

---

<b>PART 1</b>	<b>JURISDICTION</b>	
1.1	General	1
1.2	Rail Freight	1
1.3	Rail Express and Non-carload	3
1.4	Rail Passenger	3
1.5	Roadcruiser Bus Service	4
1.6	Bridges and Tunnels	4
1.7	Interim Relief	5
<b>PART 2</b>	<b>FUNCTIONS</b>	
2.1	Enquiries	7
2.2	Complaints	7
2.3	Mediation	8
2.4	Applications	9
2.5	Review and Appeal	10
<b>PART 3</b>	<b>RESPONSIBILITY: TARIFFS</b>	
3.1	Approval of Tariffs	11
3.2	Inspection and Copies of Tariffs	11
<b>APPENDIX A</b>	List of the Provincial Transport Boards	13
<b>APPENDIX B</b>	List of the Canadian Tariff Issuing Officers	14





### 1.1 General

The Commission has jurisdiction over all aspects of transportation charges, services and conditions of carriage with respect to rail freight, rail passenger and rail express for carriers subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada, the Roadcruiser Bus Service in Newfoundland, and the tolls charged on international bridges and tunnels. Complaints and applications may be made to the Commission pursuant to several statutory provisions, depending on the type and nature of the complaint. Limitation of liability for rail carriers must be approved or authorized by the Commission, but claims for loss or damage must be made through the courts. The Commission is granted the powers under Section 46 of the *National Transportation Act* (Chapter N-17, Revised Statutes of Canada, 1970) to issue orders and regulations with respect to any matters within its jurisdiction.

### 1.2 Rail Freight

Statutory provisions concerning the filing of tariffs are found in Section 275 of the *Railway Act* (Chapter R-2, Revised Statutes of Canada, 1970), which states that all freight tariffs and amendments thereto shall be filed according to the regulations established by the Commission. Section 275 directs that tariffs are to be filed at least 30 days prior to the effective date for tariffs increasing tolls, unless otherwise ordered by the Commission. The Commission has no power to suspend or postpone the effective date of a tariff. However, in certain circumstances, special permission may be granted by the Commission for a tariff to become effective in less than the prescribed 30 day notice period. Reductions in tolls come into effect immediately on or after the issuance of the tariff. Unless the tolls in a tariff are

disallowed by the Commission and provided, they are filed in accordance with Section 275, they shall come into effect on the stated date and are deemed to constitute the legal tolls applicable in accordance with the service affected thereby.

Part IV of the *Transport Act* (Chapter T-14, Revised Statutes of Canada, 1970) also applies to freight with respect to agreed charges. Section 32 sets the conditions for establishing agreed charges, applicability and exceptions. This type of agreement must be filed with the Commission under the same conditions as any other tariff. This section also allows for other shippers to become parties to the agreed charge with the carrier's consent, as well as for the application by a shipper to the Commission for the establishment of a fixed charge if a carrier refuses to allow a shipper to participate. If a carrier or shipper or association representing carriers or shippers believes that a business is placed at an unfair disadvantage or that an agreed charge is unjustly discriminatory, a complaint may be filed with the Minister of Transport pursuant to Section 33 of the *Transport Act*. If the Minister is satisfied that the complaint should be investigated in the public interest, he may refer it to the Commission for investigation.

Terms and conditions of carriage, including limitation of liability on carload freight traffic are found in Commission General Order T-5 (Consolidated Regulations of Canada, Chapter 1218). Under the provisions of Section 294 of the *Railway Act*, carriers may further limit their liability with respect to the carriage of any traffic below amounts contemplated by General Order T-5, providing such an arrangement

is concurred upon by the shippers concerned and approved by a specific order or regulation of the Commission. Disputes between parties arising from the non-settlement of loss and damage claims are appealable to the Provincial Court of competent jurisdiction and, therefore, lie outside the jurisdiction of the Commission.

Except in the case of statutory rates provided for in the *Railway Act*, Section 276 of the Act requires that all freight rates established by railways be compensatory, which is defined as exceeding the variable cost of the movement as determined by the Commission. At any time, the Commission may require the issuing company to furnish any required information to determine that the rates contained in the tariff are compensatory. After an investigation, if the Commission finds a freight rate non-compensatory, it may disallow that rate pursuant to Section 277 of the *Railway Act*. An investigation into whether a rate is compensatory or not can be activated by either a complaint or on the Commission's own motion.

If a shipper is dissatisfied with the rate applicable to his goods after negotiating with the railway involved and if there is no alternative, effective and competitive service available to him, he may, pursuant to Section 278 of the *Railway Act*, apply to the Commission for a determination of the range within which a fixed rate would fall. After the range is determined by the Commission, the shipper may apply to the Commission to fix the rate for the carriage of goods.

The Commission may then fix a rate which would equate to 250% of what it determines to be the variable cost of the movement, calculated on the basis of carloads of 30 000 lbs. in the standard railway equipment for such goods. Rates applicable to over 50 000 lbs. weights will be calculated by deducting, from the fixed

rate, one half of the variable cost savings for each full increment of 20 000 lbs. over the basic 30 000 lbs. minimum weight.

If the shipper accepts the fixed rate, he must enter into a written agreement with the railway within 30 days, undertaking to ship all of his traffic with that railway at the fixed rate for a period of at least one year. (Experimental shipments by other modes may be made with prior approval of the Commission.) After one year, the shipper may withdraw from the agreement with ten days notice, and the fixed rate will be cancelled. Also after one year, the Commission may alter the fixed rate if satisfied that the applicable variable costs have changed.

Section 23 of the *National Transportation Act* gives the Commission the power to remedy any situation where it is considered that the public interest is prejudicially affected. More specifically, if a person has reason to believe that an act or omission of a carrier or the effect of a rate established by a carrier may be prejudicial to the public interest in respect of tolls or conditions of carriage, that person may apply to the Commission for leave to appeal. Once the Commission has been satisfied that a *prima facie* case has been made, it shall undertake an investigation as is warranted, and make whatever Orders it may consider appropriate, or report its findings to the Governor in Council for appropriate action.

### 1.3 Rail Express and Non-carload

Sections 307 and 308 of the *Railway Act* state that no company shall transport any goods by express unless the tariff of tolls governing the movement is filed with the Commission and that no express toll shall be charged if there is a default in filing or if it has been disallowed by the Commission. Express tolls are defined in Section 2 of the *Railway Act*, which restricts the applicability of the Act to those express tolls for shipments which move either totally or partially by rail. In other words, if a shipment is moved without the use of the rail mode, the relevant tolls are not considered to be "express tolls" under the Act, and the Commission has no jurisdiction.

Movements handled over the highway fall within the purview of the specific provincial regulatory board. For convenience, a list of all such boards is attached as Appendix A.

Terms and conditions of carriage, including limitation of liability for the carriage of express and non-carload freight traffic, are set forth in Commission General Order T-43 (C.R.C. Chap. 1206). As in the case of rail carload freight, all disputes concerning loss and damage claims fall within the jurisdictional area of the provincial courts. Section 310 of the *Railway Act* contains similar provisions for express and non-carload movements to those found under Section 294 applicable to carload freight and concerning further limitation of liability.

By virtue of Section 305 of the *Railway Act*, the Commission may exercise, with respect to express tolls, the powers it is granted concerning freight tolls, with the exception of those under Section 278, and provided they are not inconsistent with other sections regarding the filing of express tolls and the limitation of liability of express companies. Section 264 of the *Railway Act* grants the Commission the

power to disallow, under certain conditions, a tariff of tolls for express movements and prescribe, or require to be substituted, a satisfactory tariff of tolls. This section is restricted to situations in which rail carriers are determined to be taking undue advantage of a monopoly situation, where there is no alternative, effective and competitive service by any carrier other than a rail carrier or combination of rail carriers.

Section 23 of the *National Transportation Act* has the same applicability to rail express traffic as already described for rail freight traffic.

### 1.4 Rail Passenger

Provisions governing the filing of passenger tariffs with the Commission are contained in Sections 282 and 283 of the *Railway Act* and limitation of liability for baggage handled in rail passenger service is set by Commission General Order T-23 (C.R.C. Chap. 1197). Once again, as in rail freight and rail express, disputes concerning loss and damage claims are the responsibility of the provincial courts.

Under very specific conditions as outlined in Section 280 of the *Railway Act*, the Committee is granted the power to suspend or disallow a passenger tariff or portion thereof which it considers unjust or unreasonable. Upon suspension or disallowance, the Committee may require the company to substitute a satisfactory tariff or may prescribe tolls in lieu of those suspended or disallowed.



Anyone having reason to believe that either a tariff of tolls for the carriage of passengers or the conditions contained therein are prejudicial to the public interest, may apply to the Railway Transport Committee for leave to appeal under Section 281 of the *Railway Act*. If the Committee concludes that a *prima facie* case has been made by the applicant, it may grant leave to appeal and conduct any investigation as is warranted. After a hearing, if the Committee finds that the tariff or conditions under appeal are prejudicial to the public interest, it may either order the prejudicial feature removed, or take any other action it deems proper, or it may report to the Governor in Council for appropriate action.

### 1.5 Roadcruiser Bus Service

Part III of the *National Transportation Act* applies to Extra-Provincial Motor Vehicle Transport, but only to "...such motor vehicle undertaking or such part thereof as is exempted from the provisions of the *Motor Vehicle Transport Act*...". The only such undertaking subject to Part III of the *National Transportation Act* is the Roadcruiser Bus Service in Newfoundland, having been exempted from the *Motor Vehicle Transport Act* in 1976 by Order-in-Council P.C. 1976-1832, and made subject to the jurisdiction of the *Motor Vehicle Transport Committee* of the Commission. (References to "the Committee" in discussion of Roadcruiser, are to the Motor Vehicle Transport Committee, not to the Railway Transport Committee as found elsewhere in this publication.)

Provisions governing tolls and tariffs are contained in Section 40 of the *National Transportation Act*. These provisions are similar to those prescribed for railway passenger service in the *Railway Act*.

Under subsection 40(3), the Commission may disallow a tariff of tolls, or any portion thereof, which it considers non-compensatory and not justified in the public interest, or that unduly takes advantage of a monopoly situation.

The Commission has the power to suspend the effective date of a tariff filed by Roadcruiser if it has reason to believe that proceedings underway might result in disallowance.

### 1.6 Bridges and Tunnels

The CTC, by virtue of Section 9 of the *Railway Act*, has jurisdiction and control over the tolls charged for the use of "pedestrian, vehicular, tramway, street railway, railway or other like traffic on, over, across or through any international bridge" which is defined as any bridge or tunnel over or under any waterway running along or across the Canadian Boundary. While the Committee does have jurisdiction on tolls charged for the transit of buses across or through these bridges and tunnels, it does not have jurisdiction over the fares charged for the carriage of passengers on the tunnel bus operated between Windsor, Ontario and Detroit, Michigan or on any other such bus operation. These fares are considered part of a motor vehicle undertaking and fall under provincial jurisdiction. Committee control does not extend beyond the toll charged to the bus itself for the crossing.

Operators of an international bridge or tunnel are required by Section 320 of the *Railway Act* to file tariffs of tolls with the Commission and to charge only those tolls which have been so filed and are in effect. The Railway Transport Committee is not required to approve such tolls, but if any party complains that the tolls are unreasonable, unjust or contrary to the provisions of the *Railway Act*, they may make application to the Committee for relief. Section 321 of the *Railway Act* gives the Committee the power to suspend or postpone any tariff or portion thereof that in its opinion may be contrary to the provisions of Section 320 or 321, and the power to disallow a tariff or a portion of a tariff considered to be in violation of the Act and may require the substitution of a tariff or portion thereof that is satisfactory to the Committee. The burden of proving that the discrimination is not unjust, or that the preference is not undue, rests with the operators of the bridge or tunnel company.

### 1.7 Interim Relief

Sections 71 and 59 of the *National Transportation Act* allow the Commission, in special or emergency circumstances, to waive the usual notice requirements or to grant interim relief on matters that the Commission would normally be empowered to authorize, require or forbid. Interim relief shall be granted for no longer than necessary to enable the matter to be heard and decided upon. If sufficient notice is waived in emergency conditions, parties entitled to notice may apply to the Commission within a specified time period to amend or rescind the order or decision.





### **2.1 Enquiries**

The Traffic and Tariffs Branch, on behalf of the Railway Transport Committee and the Motor Vehicle Transport Committee, handles requests and enquiries from other government departments, other levels of government, industries, associations and the general public on matters concerning tariffs and traffic distribution and patterns. These should be addressed by telephone, letter or telex to:

Executive Director  
Traffic and Tariffs Branch  
Canadian Transport Commission  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N9

Telephone: (819) 997-2905  
Telex:      053-4254 or 053-3615

### **2.2 Complaints**

Complaints concerning matters related to rail or international bridge and tunnel rates, services, or conditions of carriage should contain a clear and concise statement of facts, and should be addressed to:

Secretary  
Railway Transport Committee  
Canadian Transport Commission  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N9

Complaints concerning matters related to the Roadcruiser Bus Service in Newfoundland should be addressed to:

Secretary  
Motor Vehicle Transport Committee  
Canadian Transport Commission  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N9

A copy of the complaint should be sent to the carrier or carriers (or bridge or tunnel authority) concerned. The Committee will direct the carrier or carriers to respond to the complainant within a specified time, usually 30 days, with a copy of the response to the Committee. Following receipt of this response, the complainant should make his position known to the Committee. A number of possibilities exist at this point, including:

- The response may have resulted in satisfaction of the complaint, and no further action by the Commission is required;
- The parties may have undertaken to negotiate the matter, and the Commission is requested to delay any further action pending the results of such negotiations; or
- The response has not satisfied the complaint, and neither party can foresee any positive results from further negotiations; the complainant wishes to proceed to seek resolution through the Commission.

In the latter situation, there are two possible courses of action. The complainant may make a formal application to the Commission pursuant to Section 23 of the *National Transportation Act* or whatever other section or act is appropriate, to which reference is made in Part 1 of this publication. The procedures involved are discussed later. Another alternative course of action is a simple and informal mediation process.

### 2.3 Mediation

The Traffic and Tariffs Branch of the Commission is delegated the responsibility to recommend and organize a simple and informal process of mediation in matters of dispute which have resulted in a complaint or formal application to the Railway Transport Committee.

Either party to the dispute may request that Traffic and Tariffs staff attempt mediation between them, and if all parties agree and there appears to be hope of positive results, staff will accede to the request, with the prior approval of the Chairman of the Railway Transport Committee.

Or, having analyzed the subject matter in dispute, and the stated positions of the parties, staff may recommend to the Committee that it attempt to bring the disputing parties together to explore the possibility of mediation. If all parties agree, a meeting will then be arranged. Commission staff conduct these meetings, and attempt to keep them as simple and informal as possible. They do not form part of the "legal process", so legal counsel is not present, and formal minutes are not recorded.

All parties are asked to state their positions clearly and simply. Free discussion is encouraged. Areas of potential compromise are explored and negotiation of any or all specific items of dispute is encouraged.

The results of such a meeting, or series of meetings, will vary. There have been instances where clarification and open discussion of the issues have resulted in compromise on both sides, an agreement signed by all parties, and the application withdrawn, all in the course of a one-day meeting. In other instances, discussion has been sufficiently promising that both sides have asked the Commission to delay proceedings on an application, so that further

negotiations between them can be attempted, and within a few weeks, applications have been withdrawn.

The results of this process are not always as described above. Even when the conflict is not resolved, however, there are benefits. The issues are usually clearer to all parties following such a meeting. If the matter proceeds as an application, the parties are more aware of how to proceed, and the Railway Transport Committee has the benefit of a clearer understanding of the issues and their background.

## 2.4 Applications

Applications relating to matters of public interest should be addressed to the Secretary of the Railway Transport Committee or, in the case of Roadcruiser, to the Secretary of the Motor Vehicle Transport Committee and should contain a clear concise statement of fact, the grounds for application, the name and sections of the statutes under which the application is made and the type of relief sought. Both the contents of the application and the format are specified in the General Rules of the Commission, copies of which are available upon request from the Secretary of the Railway Transport Committee or from the Secretary of the Motor Vehicle Transport Committee.

The applicant must serve a copy of the application on the respondent(s) who then has 30 days to submit an answer to the Commission with a copy to the applicant. The applicant then has ten days in which to provide whatever additional comments he may wish to make in reply to that answer.

If, where required by the relevant section, the Committee is satisfied that a *prima facie* case has been made, it will grant leave to appeal and institute an investigation of the act, omission or rate complained of. If not, the application is dismissed.

The next stage may be a prehearing conference attended by the parties involved and chaired by a member of the Committee (Commissioner) or by an officer appointed by the Committee. The purpose of this meeting is to secure agreement on particulars, to simplify the issues, to agree to use written evidence at the public hearing, to set the terms of reference or to settle other procedural matters related to the hearing.

The next steps in this process include possible distribution of a Commission staff report and the receipt and distribution of written evidence. The matter then is set down for public hearing (by Public Notice). Occasionally in the past, the Committee has secured agreement from all parties and has held a "file hearing", that is, a decision based on written evidence and arguments on file with the Committee.

At a public hearing, the applicant(s), respondent(s), and intervener(s), if any, appear before a panel of the Railway Transport Committee or in the case of Roadcruiser, a panel of the Motor Vehicle Transport Committee. All parties may appear, or call witnesses who will be subject to questioning and cross-examination, and may enter exhibits. Witnesses are duly sworn in and official transcripts of the hearing are produced. Following the hearing, the panel may give a "bench decision" or may adjourn to consider a decision, and issue it in writing at a later date.

### 2.5 Review and Appeal

All orders and decisions of the Commission are binding, but are subject to review and/or appeal.

Application may be made to the Commission within 30 days of communication of any order or decision of any modal Committee, for review of that order or decision under Section 63 of the *National Transportation Act*, which states:

"The Commission may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it."

Such an application, made to the Secretary of the Canadian Transport Commission, will be considered by the Review Committee which may dispose of the application itself, or refer the matter for review to the modal Committee which issued the order or decision.

The Review Committee will consider an application for review where it has been shown that:

- new and relevant facts have arisen which might have had an effect on the modal Committee's decision;
- the modal Committee erred in law or jurisdiction;
- there was a breach of the rules of natural justice;
- there is an important matter of general principle involved.

The Review Committee is composed of the President, the Vice-President, the Vice-President (Research), and the Chairmen of the modal Committees. The Vice-President acts as Chairman and the Secretary of the Commission as Secretary. (Commissioners who took part in the decision under review do not participate in the review.)

Any order, decision, rule or regulation of the Canadian Transport Commission may be varied or rescinded by the Governor in

Council under Section 64(1), *National Transportation Act*, or appealed to the Federal Court of Appeal under Section 64(2), *National Transportation Act*. These sections of the Act are quoted below:

"64.1 (1) The Governor in Council may at any time, in his discretion, either upon petition of any party, person or company interested, or of his own motion, and without any petition or application, vary or rescind any order, decision, rule or regulation of the Commission, whether such order or decision is made *inter partes* or otherwise, and whether such regulation is general or limited in its scope and application; and any order that the Governor in Council may make with respect thereto is binding upon the Commission and upon all parties.

(2) An appeal lies from the Commission to the Federal Court of Appeal upon a question of law, or a question of jurisdiction, upon leave therefor being obtained from that Court upon application made within one month after the making of the order, decision, rule or regulation sought to be appealed from or within such further time as a judge of that Court under special circumstances allows, and upon notice to the parties and the Commission, and upon hearing such of them as appear and desire to be heard; and the costs of such application are in the discretion of that Court."



### 3.1 Approval of Tariffs

As explained in Part 1, all railways subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada and the Roadcruiser Bus Service in Newfoundland are required to file their tariffs with the Commission, in accordance with the effective legislation and Commission regulations. If a tariff is filed properly, whatever rates, fares, charges, or conditions it contains are legal and become effective on the date indicated. The Commission is responsible only for ensuring that tariffs are filed in accordance with the legislation and regulations; it is not responsible and does not have the authority to approve, disapprove, or amend the level of rates, fares, or charges. Disallowance of a tariff or part of a tariff is only possible if it has been shown to violate the law. This would normally result from an application to the appropriate modal committee, as discussed in Part 2.

Provisions concerning the filing of tariffs for international bridges and tunnels are found in Section 1.6 of this paper.

### 3.2 Inspection and Copies of Tariffs

The Traffic and Tariffs Branch is delegated the responsibility of ensuring that all railway tariffs (and those of international bridges and tunnels) and Roadcruiser tariffs, including bus parcel and charter tariffs, are filed in accordance with the relevant legislation and regulations, and to reject and return those which are not. This branch also maintains, on behalf of the Commission, official copies of all such tariffs which are filed and in effect.

Tariffs are required to be available for public inspection during normal business hours at appropriate offices of the issuing carrier(s) and at the headquarter's office of the Commission, at the following location:

Tariffs Control Division  
Traffic and Tariffs Branch  
Canadian Transport Commission  
15th Floor  
15 Eddy Street  
Hull, Québec

Telephone: (819) 997-2905

The Commission, however, does not have the responsibility, nor does it have the facilities or resources to make available copies of tariffs on file with it. Copies of tariffs are available from the issuing carrier(s) or from the tariff bureaux which publish tariffs on behalf of carriers. A list of responsible officers of the various carriers and tariff bureaux is attached as Appendix B.



### PROVINCIAL TRANSPORT BOARDS

Revised March 24, 1982

#### BRITISH COLUMBIA

Motor Carrier Commission  
535 Phurlow Street  
Suite 203  
Vancouver, British Columbia  
V6E 3L2

#### ALBERTA

Motor Transport Board  
Room 5002  
4920 51st Street  
Red Deer, Alberta  
T4N 5Y5

#### SASKATCHEWAN

Highway Traffic Board  
2260 11th Ave.  
Regina, Saskatchewan  
S4P 3V7

#### MANITOBA

Motor Transport Board  
Room 200  
301 Weston Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3E 3H4

#### ONTARIO

The Ontario Highway Transport Board  
10th Floor  
151 Bloor Street West  
Toronto, Ontario  
M5S 2T5

#### QUÉBEC

Commission des transports du Québec  
585, boul. Charest Est  
Québec, Québec  
G1K 7W5

or

505, rue Sherbrooke Est  
Montréal, Québec  
H2L 4N3

#### NEW BRUNSWICK

The Motor Carrier Board  
Provincial Government Building  
110 Charlotte Street  
Saint John, New Brunswick  
E2L 2J4

#### NOVA SCOTIA

Board of Commissioners of Public  
Utilities  
Motor Carrier Division  
Halifax South Postal Station  
P.O. Box 3058  
Halifax, Nova Scotia  
B3J 3G7

#### PRINCE EDWARD ISLAND

Public Utilities Commission  
Box 577  
Charlottetown, Prince Edward Island  
C1A 7L1

#### NEWFOUNDLAND

Board of Commissioners of Public  
Utilities  
Motor Carrier Division  
P.O. Box 9188  
St. John's, Newfoundland  
A1A 2X9

### CANADIAN TARIFF ISSUING OFFICERS

Freight Traffic Manager  
British Columbia Hydro and Power  
Authority  
Railway Freight Service  
260 12th Street  
New Westminster, British Columbia  
V3M 4H3  
Tel.: 521-1966

Manager in Pricing  
British Columbia Railway Company  
P.O. Box 8770  
Vancouver, British Columbia  
V6B 4V9  
Tel.: 986-2012, ext. 5060

Manager, Rail Division  
Seaspan International Ltd.  
10 Pemberton Avenue  
North Vancouver, British Columbia  
V7P 2R1  
Tel.: 988-3111

Chief of Tariff Bureau  
Canadian National Railways  
123 Main Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 2P8  
Tel.: 946-2466

Agent  
Canadian Freight Association  
215 Garry Street  
Winnipeg, Manitoba  
R3C 3P3  
Tel.: 942-3488

Tariff Publishing Officer  
CP Rail  
150 Henry Avenue  
Winnipeg, Manitoba  
R3B 0J7  
Tel.: 946-3658

Traffic Manager  
Algoma Central Railway  
P.O. Box 7000  
Sault Ste. Marie, Ontario  
P6A 5P6  
Tel.: 949-2113

General Manager, Marketing  
CP Express, Division of Canadian Pacific  
Express & Transport Ltd.  
Suite E-325  
2255 Sheppard Avenue East  
Willowdale, Ontario  
M2J 4Y1  
Tel.: 498-8850

Traffic Representative  
The Essex Terminal Railway Company  
P.O. Box 2186  
Windsor, Ontario  
N8Y 4R8  
Tel.: 252-2701

Director, Freight Marketing  
Ontario Northland Railway (Ontario  
Northland Transportation Commission)  
195 Regina Street  
North Bay, Ontario  
P1B 8L3  
Tel.: 472-4500

## APPENDIX B

---

Gérant national  
Bureau canadien de surestaries  
1162, rue St-Antoine  
Montréal, Québec  
H3C 1B5  
Tel.: 861-1441

Superviseur des trafics  
La compagnie de chemins de fer Arnaud  
C.P. 878  
Sept-Îles, Québec  
G4R 4L4  
Tel.: 583-2621

Directeur général  
Le chemin de fer de Matane et  
du Golfe  
206, rue Hébert  
C.P. 578  
Mont-Joli, Québec  
G5H 3L3  
Tel.: 775-4373

Directeur général, tarification  
Canadien National  
3<sup>e</sup> étage, gare centrale  
C.P. 8100  
Montréal, Québec  
H3C 3N3  
Tel.: 877-5500

Agent du bureau des tarifs  
Association canadienne des services  
de marchandises  
1162, rue St-Antoine Ouest  
Montréal, Québec  
H3C 1B5  
Tel.: 861-8331

Directeur, divisions et tarifs  
Canadien Pacifique  
C.P. 6042, Station "A"  
Montréal, Québec  
H3C 3E4  
Tel.: 395-7219

Directeur, divisions et tarifs  
Compagnie du chemin de fer Dominion  
Atlantique  
Gare Windsor, chambre 309  
C.P. 6042, Station "A"  
Montréal, Québec  
H3C 3E4  
Tel.: 395-7219

Directeur  
Association des services de messagerie  
1253, avenue Collège McGill  
Montréal, Québec  
H3B 2Y5  
Tel.: 866-3469

Superviseur des trafics  
Wabush Lake Railway  
C.P. 878  
Sept-Îles, Québec  
G4R 4L4  
Tel.: 583-2621

Directeur des services à la clientèle  
VIA Rail Canada Inc.  
1801, avenue Collège McGill  
Montréal, Québec  
H3A 2N4  
Tel.: 286-2452

Directeur, détermination des prix  
La compagnie des chemins de fer de  
Jonction de Napierville  
Chambre 119  
1117, Ste-Catherine Ouest  
Montréal, Québec  
H3B 1H9  
Tel.: 849-4636



## APPENDIX B

---

Directeur, divisions et tarifs  
Compagnie du chemin de fer Québec  
Central  
Gare Windsor, chambre 309  
C.P. 6042, Station "A"  
Montréal, Québec  
H3C 3E4  
Tel.: 395-7219

Directeur, divisions et tarifs  
Toronto, Hamilton & Buffalo Railway  
Company  
Gare Windsor, chambre 309  
C.P. 6042, Station "A"  
Montréal, Québec  
H3C 3E4  
Tel.: 395-7219

La compagnie de chemin de fer du Littoral  
nord de Québec et du Labrador  
C.P. 1000  
Sept-Îles, Québec  
G4R 4L5  
Tel.: 968-7432

Traffic Supervisor  
Cape Breton Development Corporation  
(Coal Division), DEVCO RAILWAY  
P.O. Box 2500  
Sydney, Nova Scotia  
B1P 6K9  
Tel.: 562-6480

Supervisor of Roadcruiser Service  
TerraTransport  
P.O. Box 310  
St. John's, Newfoundland  
A1C 5K1  
Tel.: 737-5916

Marketing Manager  
The British Yukon Railway Company  
P.O. Box 4070  
Whitehorse, Yukon Territory  
Y1A 3T1  
Tel.: 668-7617

<p>           Directeur, divisions et tarifs            Compagnie du chemin de fer Québec            central            Gare Windsor, chambre 309            C.P. 6042, succ. postale A            Montréal (Québec)            H3C 3E4            Tél.: 395-7219         </p>	<p>           Directeur, divisions et tarifs            Toronto, Hamilton et Buffalo Railway            Company            Gare Windsor, chambre 309            C.P. 6042, succ. postale A            Montréal (Québec)            H3C 3E4            Tél.: 395-7219         </p>
<p>           Directeur            La compagnie de chemin de fer du Littoral            nord de Québec et du Labrador            C.P. 1000            Sept-Îles (Québec)            G4R 4L5            Tél.: 968-7432         </p>	<p>           Directeur            The British Yukon Railway Company            P.O. Box 4070            Whitehorse (Territoire du Yukon)            Y1A 3T1            Tél.: 668-7617         </p>
<p>           Traffic Supervisor            Cape Breton Development Corporation            (Coal Division), DEVCO RAILWAY            C.P. 2500            Sydney (Nouvelle-Écosse)            B1P 6K9            Tél.: 562-6480         </p>	<p>           Supervisor of Roadcruiser Service            TerraTransport            P.O. Box 310            St. John's (Terre-Neuve)            A1C 5K1            Tél.: 737-5916         </p>
<p>           Marketing Manager            The British Yukon Railway Company            P.O. Box 4070            Whitehorse (Territoire du Yukon)            Y1A 3T1            Tél.: 668-7617         </p>	

Gérant national	
Bureau canadien de surestaries	1162, rue St-Antoine
Montréal (Québec)	H3C 1B5
Tél.: 861-1441	
Superviseur des trafics	La compagnie de chemins de fer Arnaud
C.P. 878	Sept-Îles (Québec)
G4R 4L4	Tél.: 583-2621
Directeur général	Le chemin de fer de Matane et
du Golfe	206, rue Hébert
C.P. 578	Mont-Joli (Québec)
G5H 3L3	Tél.: 775-4373
Directeur général, tarification	Canadien National
3 <sup>e</sup> étage, gare centrale	C.P. 8100
Montréal (Québec)	H3C 3N3
Tél.: 877-5500	
Agent du bureau des tarifs	Association canadienne des services
de marchandises	1162, rue St-Antoine Ouest
Montréal (Québec)	H3C 1B5
Tél.: 861-8331	
Directeur, divisions et tarifs	Canadien Pacifique
C.P. 6042, succ. postale A	Montréal (Québec)
H3C 3E4	Tél.: 395-7219
Directeur, détermination des prix	La compagnie des chemins de fer de
Jonction de Napierville	Chambre 119
1117, rue Ste-Catherine Ouest	Montréal (Québec)
H3B 1H9	Tél.: 849-4636
Directeur des services à la clientèle	VIA Rail Canada Inc.
1801, avenue Collège McGill	Montréal (Québec)
H3A 2N4	Tél.: 286-2452
Directeur, détermination des prix	La compagnie des chemins de fer de
Jonction de Napierville	Chambre 119
1117, rue Ste-Catherine Ouest	Montréal (Québec)
H3B 1H9	Tél.: 849-4636
Directeur, divisions et tarifs	Compagnie du chemin de fer Dominion
Atlantique	Gare Windsor, chambre 309
C.P. 6042, succ. postale A	Montréal (Québec)
H3C 3E4	Tél.: 395-7219
Directeur	Association des services de messagerie
1253, avenue Collège McGill	Montréal (Québec)
H3B 2Y5	Tél.: 866-3469
Superviseur des trafics	Wabush Lake Railway
C.P. 878	Sept-Îles (Québec)
G4R 4L4	Tél.: 583-2621

## AGENTS DE TARIFICATION CANADIENS

Freight Traffic Manager

British Columbia Hydro and Power

Authority

Railway Freight Service

260 12th Street

New Westminster (Colombie-Britannique)

V3M 4H3

Tél.: 521-1966

Manager in Pricing

British Columbia Railway Company

P.O. Box 8770

Vancouver (Colombie-Britannique)

V6B 4V9

Tél.: 986-2012, poste 5060

Manager, Rail Division

Seaspan International Ltd.

10 Pemberton Avenue

North Vancouver (Colombie-Britannique)

V7P 2R1

Tél.: 988-3111

Chief of Tariff Bureau

Canadian National Railways

123 Main Street

Winnipeg (Manitoba)

R3C 2P8

Tél.: 946-2466

Agent

Canadian Freight Association

215 Garry Street

Winnipeg (Manitoba)

R3C 3P3

Tél.: 942-3488

Tariff Publishing Officer

CP Rail

150 Henry Avenue

Winnipeg (Manitoba)

R3B 0J7

Tél.: 946-3658

Traffic Manager

Algoma Central Railway

P.O. Box 7000

Sault Sainte Marie (Ontario)

P6A 5P6

Tél.: 949-2113

General Manager, Marketing

CP Express

Division of Canadian Pacific Express &

Transport Ltd.

Suite E-325

2255 Sheppard Avenue East

Willowdale (Ontario)

M2J 4Y1

Tél.: 498-8850

Traffic Representative

The Essex Terminal Railway Company

P.O. Box 2186

Windsor (Ontario)

N8Y 4R8

Tél.: 252-2701

Director, Freight Marketing

Ontario Northland Railway (Ontario)

Northland Transportation Commission)

195 Regina Street

North Bay (Ontario)

P1B 8L3

Tél.: 472-4500

Édition révisée le 24 mars 1982

COMMISSIONS PROVINCIALES  
DES TRANSPORTS

NOUVEAU-BRUNSWICK  
The Motor Carrier Board  
Provincial Government Building  
110 Charlotte Street  
St. John (N.-B.)  
E2L 2J4

NOUVELLE-ÉCOSSSE  
Board of Commissioners of Public  
Utilities

Motor Carrier Division  
Halifax South Postal Station  
P.O. Box 3058  
Halifax (N.-É.)  
B3J 3G7

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD  
Public Utilities Commission  
Box 577  
Charlottetown (I.-P.-É.)  
C1A 7L1

TERRÉ-NEUVE  
Board of Commissioners of Public  
Utilities

Motor Carrier Division  
P.O. Box 9188  
St. John's (T.-N.)  
A1A 2X9

COLOMBIE-BRITANNIQUE  
Motor Carrier Commission  
535 Phurlow Street  
Suite 203

V6E 3L2  
Vancouver (C.-B.)

ALBERTA  
Motor Transport Board  
Room 5002  
4920 51st Street  
Red Deer (Alberta)  
T4N 5Y5

SASKATCHEWAN  
Highway Traffic Board  
2260 11th Ave.  
Regina (Saskatchewan)  
S4P 3V7

MANITOBA  
Motor Transport Board  
Room 200  
301 Weston Street  
Winnipeg (Manitoba)  
R3E 3H4

ONTARIO  
The Ontario Highway Transport Board  
10th Floor  
151 Bloor Street West  
Toronto (Ontario)  
M5S 2T5

QUÉBEC  
Commission des transports du Québec  
585, boul. Charrest Est  
Québec (Québec)  
G1K 7W5

on  
505, rue Sherbrooke Est  
Montréal (Québec)  
H2L 4N3





3.1 Approbation des tarifs

Comme nous l'avons expliqué dans la première partie, toutes les compagnies de chemin de fer relevant du Parlement du Canada et le service d'autocar Roadcruiser de Terre-Neuve doivent déposer leurs tarifs à la Commission conformément aux règlements de celle-ci et à la loi en vigueur. Un tarif déposé de manière adéquate prend effet à la date indiquée quels qu'en soient les taux, prix, frais ou conditions qu'il contient. La seule responsabilité de la Commission est de voir à ce que les tarifs soient déposés conformément à la loi et aux règlements; elle n'est pas autorisée à en approuver, désapprouver ou modifier le contenu. Le rejet total ou partiel d'un tarif n'est possible que s'il a été prouvé qu'il contrevient à la loi, d'une requête faite au comité modal approprié, tel que mentionné à la deuxième partie.

Vous trouverez à la section 1.6 de ce document les dispositions relatives au dépôt des tarifs pour les ponts et tunnels internationaux.

3.2 Consultation et exemplaires des tarifs

La responsabilité de voir à ce que tous les tarifs ferroviaires (ainsi que ceux des ponts et tunnels internationaux) et les tarifs du service d'autocar Roadcruiser, y compris ceux des messageries par autocar et de nolisement, soient déposés conformément à la loi et aux règlements, et de rejeter ceux qui ne le sont pas, a été déléguée à la Direction de l'exploitation et des tarifs. Elle tient également à jour au nom de la Commission des exemplaires officiels de tous les tarifs déposés et en vigueur.

Les tarifs sont accessibles au public pour consultation durant les heures normales d'ouverture dans les bureaux appropriés du (des) transporteur(s) émetteur(s) et au bureau de l'administration centrale de la Commission qui est situé à l'adresse suivante:

Division du contrôle des tarifs  
Direction de l'exploitation et des tarifs  
Commission canadienne des transports  
1 5<sup>e</sup> étage  
1 5, rue Eddy  
Hull (Québec)

Téléphone: (819) 997-2905

La Commission n'a toutefois pas la responsabilité ni les locaux ou les ressources nécessaires pour rendre disponibles des exemplaires de tous les tarifs qui y sont déposés. On peut les obtenir du (des) transporteur(s) émetteur(s), ou encore des bureaux du tarif qui publient ceux-ci au nom des transporteurs. On trouvera à l'annexe B la liste des divers bureaux des transporteurs et des bureaux du tarif.

## 2.5 Révision et appel

Toutes les ordonnances et décisions de la Commission ont force de loi, mais elles sont sujettes à une révision et (ou) à un appel.

On dispose de 30 jours suivant la communication de l'ordonnance ou de la décision d'un comité pour déposer une requête en révision auprès de la Commission, tel que prévu à l'article 63 de la Loi nationale sur les transports qui stipule:

«La Commission peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.»

De telles demandes, adressées au

secrétaire de la Commission canadienne

des transports, feront l'objet d'un examen

du Comité de révision qui peut se charger

lui-même de les étudier ou qui peut les

transmettre au comité modal qui a rendu

l'ordonnance ou la décision pour fin de

révision.

Le Comité de révision retiendra les

demandes qui lui sont adressées s'il a été

démontré que:

— des faits nouveaux et pertinents qui

auraient pu influencer la décision du

Comité modal sont survenus;

— le Comité modal a commis une erreur

sur un point substantiel de droit ou

de compétence;

— il y a eu infraction aux normes de

l'équité;

— une question de principe général

d'importance est en cause.

Le Comité de révision se compose du

président, du vice-président, du vice-président à la recherche et des présidents des

comités modaux. Le vice-président remplit

les fonctions de président du Comité et le

secrétaire de la Commission, celles du

secrétaire. (Les commissaires qui ont pris

part à la décision en cours de révision ne

participent pas à cette révision.)

Toute ordonnance, décision, règle ou réglementation de la Commission canadienne des transports peut être modifiée ou rescindée par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 64(1) de la Loi nationale sur les transports, ou peut faire l'objet d'un appel en Cour d'appel fédérale en vertu de l'article 64(2) de la Loi nationale sur les transports. Ces articles sont libellés comme suit:

«64.(1) Le gouverneur en conseil peut à toute époque, à sa discrétion, soit à la requête d'une partie, personne ou compagnie intéressée, soit de son propre mouvement et sans aucune requête ni demande à cet égard, modifier ou rescinder toute ordonnance, décision, règle ou règlement de la Commission, que cette ordonnance ou décision ait été rendue *inter partes* ou autrement, et que ce règlement ait une portée et une application générales ou restreintes; et tout décret que le gouverneur en conseil prend à cet égard lie la Commission et toutes les parties.

(2) Les décisions de la Commission sont susceptibles d'appel à la Cour suprême du Canada sur une question de droit ou une question de compétence, quand une autorisation à cet effet a été obtenue d'un juge de ladite cour sur demande faite dans le délai d'un mois après que l'ordonnance, l'arrêt ou le règlement dont on veut appeler a été établi, ou dans telle autre limite de temps que le juge permet dans des circonstances spéciales, après avis aux parties et à la Commission, et après audition de ceux des intéressés qui comparassent et des présidents remplissant les fonctions de président du Comité et le secrétaire. (Les commissaires qui ont pris part à la décision en cours de révision ne participent pas à cette révision.)

discrétion du juge.»

## 2.4 Requêtes

Toutre requête relative à des questions d'intérêt public doit être adressée au secrétaire du Comité des transports par chemin de fer ou, dans le cas du service d'autocar Roadcruiser, la requête doit être envoyée au secrétaire du Comité des transports par véhicule à moteur. Celle-ci doit inclure un compte rendu clair et précis des faits, du motif de la requête et du nom et des articles des statuts en vertu desquels la requête est présentée, ainsi que le contenu de la requête et sa disposition sont tous deux spécifiés dans les Règles générales de la Commission, dont on peut obtenir des exemplaires sur demande auprès du secrétaire du Comité des transports par chemin de fer ou du secrétaire du Comité des transports par véhicule à moteur. Le requérant doit faire parvenir une copie de la requête à l'(aux) intimé(s) qui dispose(nt) de 30 jours pour faire parvenir une réponse à la Commission et envoyer un exemplaire au requérant. Ce dernier a alors dix jours pour émettre les commentaires additionnels qu'il considère appropriés en réplique de la réponse. Si le Comité juge, lorsque l'article approprié l'exige, que la demande est de prime abord bien fondée, il accordera le droit d'appel et il procédera à l'enquête sur l'action, l'omission ou le taux visé par la plainte. Dans le cas contraire, la requête sera rejetée.

L'étape suivante peut consister en une audience préliminaire à laquelle assistent les parties en cause sous la présidence d'un membre du Comité (le commissaire) ou d'un fonctionnaire désigné par le Comité. Cette réunion vise à réaliser des accords sur des points précis, à simplifier les

litiges, à accepter l'utilisation de dépositions écrites lors de l'audience publique, à établir les termes de référence, ou encore à régler les questions de procédure connexes à l'audience.

Puis, ce processus comprend la distribution possible d'un rapport fait par le personnel de la Commission, ainsi que la réception et la distribution des dépositions écrites. La requête est alors inscrite pour audience publique (par avis public). Le Comité a déjà conclu, en quelques occasions, des ententes avec toutes les parties pour la tenue d'une «audience documentée», c'est-à-dire où la décision est fondée sur des dépositions écrites et des documents versés au dossier du Comité.

Lors d'une audience publique, requérant(s), intimé(s) et intervenant(s), s'il y en a, comparaissent devant un jury du Comité des transports par chemin de fer ou, dans le cas du service d'autocar Roadcruiser, devant un jury du Comité des transports par véhicule à moteur. Toutes les parties peuvent être citées comme témoins ou en appeler à la barre; les témoins seront soumis à un interrogatoire et à un contre-interrogatoire tout en ayant le droit de déposer des documents. On leur fait prêter serment et les transcriptions officielles de l'audience sont produites. Le jury peut ensuite rendre une «décision judiciaire» ou encore ajourner l'audience pour délibérer et la rendre publique par écrit à une date ultérieure.

## 2.3 Médiation

La Direction de l'exploitation et des tarifs recommande et d'organiser un processus de médiation simple et officieux en matière de litiges qui ont engendré une plainte ou une requête officielle au Comité des transports par chemin de fer.

L'une ou l'autre des parties en litige peut demander que le personnel d'exploitation et tarifs agisse à titre de médiateur, s'il y a unanimité à ce sujet et que l'on espère en tirer des résultats positifs, on accédera à cette demande à la condition que le président du Comité des transports par chemin de fer en ait donné l'autorisation.

Le personnel peut aussi, après analyse

de la source du litige et des positions prises par les parties, recommander au Comité de tenter d'amener les opposants à étudier la possibilité d'une médiation. S'il y a accord à ce sujet, on pourra organiser une réunion.

Les membres de la Commission dirigent ces réunions et tentent de leur conserver un caractère aussi simple et détendu que possible. Comme ces réunions ne font pas partie du « processus juridique », aucun avocat n'y assiste et aucun procès-verbal officiel n'y est consigné.

Les parties en cause sont priées d'exposer leurs positions de façon claire et simple. On encourage les échanges de points de vue libres, l'étude des secteurs de compromis potentiels et la négociation de tous les points précis de dissension. Ces pourparlers ont des résultats variables. Dans certains cas, l'éclaircissement et une discussion ouverte des sujets de désaccord ont conduit à des compromis réciproques, à la signature d'une entente par toutes les parties et au retrait de la requête, le tout en une seule séance d'un jour. D'autres ont produit des discussions suffisamment prometteuses pour inciter les deux opposants à demander un

report de l'examen de la requête, de sorte qu'on a pu tenter de nouvelles négociations qui se sont soldées, en quelques semaines, par le retrait des requêtes. Il va sans dire que l'on n'obtient pas toujours des effets semblables à ceux décrits ci-dessus. Même si l'on ne résoud pas toujours le conflit, on y trouve des avantages. Les points en cause sont habituellement plus clairs pour chaque partie après de telles réunions. Si le désaccord doit se traduire en une requête, les parties connaissent mieux la méthode à suivre et les membres du Comité des transports par chemin de fer bénéficient d'une meilleure compréhension des points à l'étude et de l'historique.



## 2.1 Enquêtes

La Direction de l'exploitation et des tarifs, qui agit au nom du Comité des transports par chemin de fer et du Comité des transports par véhicule à moteur, s'occupe des enquêtes et des requêtes provenant d'autres ministères gouvernementaux, d'autres paliers de gouvernement, des industries, des associations et du grand public quant aux questions se rapportant à la répartition et aux structures des tarifs et de l'exploitation. Ceux-ci doivent être transmis par téléphone, par lettre ou par télécopieur à l'adresse suivante:

- Les parties ont entrepris des négociations et on demande à la Commission de reporter toute décision à ce sujet en attendant les résultats de ces négociations.
- Le plaignant est insatisfait de la réponse et aucune des parties impliquées n'entrevoit de résultats positifs à toute autre négociation; le plaignant veut tenter d'en arriver à une solution par le biais de la Commission.
- Dans le dernier cas, l'alternative est la suivante: soit que le plaignant choisisse une simple médiation officielle, ou encore qu'il fasse une demande officielle à la Commission en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports*, ou tout autre article ou loi approprié dont il est fait mention à la partie 1 de ce document et dont nous discuterons la procédure plus tard.

## 2.2 Plaintes

Les plaintes relatives aux taux, services ou conditions de transport concernant les ports et tunnels ferroviaires ou internationaux devront contenir un compte rendu clair et précis des faits et être adressées au:

Secrétaire  
Comité des transports par chemin de fer  
Commission canadienne des transports  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N9

Secrétaire  
Comité des transports par véhicule à moteur  
Commission canadienne des transports  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N9

Les plaintes relatives au service d'autocar Roadcruiser de Terre-Neuve doivent être envoyées à l'adresse suivante:





## 1.6: Ponts et tunnels

Les péages imposables pour la circulation des «piétons, véhicules, tramways, chemins de fer urbains, chemins de fer, ou pour tout autre usage semblable à la surface, au-dessus, en travers ou d'un bout à l'autre d'un pont international», relèvent de la juridiction et du contrôle de la Commission canadienne des transports en vertu de l'article 9 de la Loi sur les chemins de fer (un pont international est défini comme étant un pont ou un tunnel construit au-dessus ou au-dessous d'un cours d'eau à un endroit où celui-ci longe ou traverse la frontière canadienne). Bien que le Comité régisse les péages imposés pour le passage des autobus dans ces tunnels ou sur ces ponts, il n'a aucune autorité en matière de tarifs demandés pour le transport des passagers par le circuit d'autobus utilisant le tunnel entre Windsor (Ont.) et Detroit (Mich.), ni sur aucun autre réseau d'autobus du genre. On considère que ces tarifs constituent une partie d'une entreprise de véhicule à moteur et qu'ils relèvent des lois provinciales. Les pouvoirs du Comité sont limités au seul péage imposé pour le passage de l'autobus. L'article 320 de la Loi sur les chemins de fer oblige les exploitants d'un pont ou d'un tunnel international à déposer leurs tarifs de taxes à la Commission et à n'imposer que les taxes qui ont été déposées et qui sont en vigueur. Le Comité des transports par chemin de fer n'a pas à approuver ces taxes, mais si une partie se plaint que les dites taxes sont déraisonnables, injustes ou contraires aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, elle peut en appeler au Comité pour qu'il y remédie. Celui-ci peut, en vertu de l'article 321 de la Loi sur les chemins de fer, suspendre ou différer tout tarif ou partie de celui-ci qu'il considère contraire aux dispositions des articles 320 ou 321, et rejeter tout tarif ou toute partie

## 1.7 Arrangements provisoires

de celui-ci qu'il considère être en violation avec la Loi, ou encore exiger le remplacement d'un tarif ou d'une partie de celui-ci par un substitut satisfaisant pour la Commission. C'est à la compagnie exploitante du pont ou du tunnel que revient l'obligation de faire la preuve que la discrimination n'est pas injuste ou que la préférence n'est pas indue.

Les articles 71 et 59 de la Loi nationale sur les transports autorisent la Commission à déroger, dans des situations spéciales ou d'urgence, les exigences relatives aux préavis, ou à accorder un arrangement provisoire quant à des affaires que la Commission aurait normalement le pouvoir d'autoriser, d'exiger ou d'interdire. Cet arrangement temporaire ne durera que le temps requis pour entendre l'affaire en cause et prendre une décision à son sujet. Dans les cas de dérogation d'un délai normal en situation d'urgence, les parties ayant normalement droit à ce délai peuvent, dans une période de temps donnée, demander à la Commission de modifier ou de rescinder l'ordonnance ou la décision en question.

#### 1.4 Le transport de passagers par chemin de fer

Les dispositions relatives au dépôt des tarifs des voyageurs à la Commission figurent aux articles 282 et 283 de la Loi sur les chemins de fer, quant à la limite de responsabilité relative aux bagages manutentionnés dans un service aux voyageurs par chemin de fer, elle est définie dans l'Ordonnance générale T-23 de la Commission (chapitre 1197, C.R.C.).

Tout comme dans les cas du fret et des messageries ferroviaires, les litiges relatifs aux réclamations pour pertes, dommages et intérêts relèvent des cours provinciales. Dans certaines conditions très précises, délimitées dans l'article 280 de la Loi sur les chemins de fer, le Comité est autorisé à suspendre ou à rejeter tout tarif des voyageurs ou portion de celui-ci qu'il juge injuste ou déraisonnable. Dans cette éventualité, le Comité peut exiger que la compagnie remplace le tarif en cause par un tarif substantiellement satisfaisant ou prescrire des taxes en remplacement de celles suspendues ou rejetées.

Toute personne, ayant des raisons de croire que l'intérêt public est compromis par un tarif de taxes visant le transport des voyageurs ou les conditions de transport de ceux-ci, peut demander au Comité des transports par chemin de fer l'autorisation d'appeler en vertu de l'article 281 de la Loi sur les chemins de fer. Si le Comité juge que la demande est, de prime abord, bien fondée, il peut autoriser l'appel et procéder à toute enquête requise. S'il conclut après une audience que le tarif ou les conditions en cause nuisent à l'intérêt public, le Comité peut ordonner le retrait de la cause du préjudice ou peut ordonner le retrait de toute autre mesure qu'il juge appropriée, ou encore en faire état au gouverneur en conseil pour qu'il prenne les mesures qui s'imposent.

#### 1.5 Le service d'autocar Roadcruser

La Partie III de la Loi nationale sur les transports vise le transport extra-provincial par véhicule à moteur, mais ne s'applique qu'aux «...entreprises de transport par véhicule à moteur et qu'aux parties de ces entreprises qui sont soustraites aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur...». Le service d'autocar Roadcruser de Terre-Neuve est la seule entreprise de ce genre assujettie à la Partie III de la Loi nationale sur les transports, celui-ci ayant été exclu de la Loi sur le transport par véhicule à moteur en 1976 par le décret C.P. 1976-1832 et soumis aux pouvoirs du Comité des transports par véhicule à moteur de la Commission. («Le Comité» signifie le Comité des transports par véhicule à moteur, quand on traite du service d'autocar Roadcruser, au lieu du Comité des transports par chemin de fer dont il est question ailleurs dans ce document.)

On trouvera à l'article 40 de la Loi nationale sur les transports les dispositions régissant les taxes et les tarifs. Elles sont similaires à celles qui visent le transport de passagers par chemin de fer de la Loi sur les chemins de fer. La Commission peut, en vertu du paragraphe 40(3), rejeter en tout ou en partie un tarif de taxes qu'elle juge non compensatoire et injustifié dans l'intérêt public, ou encore, s'il tire un avantage indu de la situation de monopole.

Elle a également le pouvoir de suspendre la date de prise d'effet d'un tarif déposé par le service d'autocar Roadcruser si elle a des raisons de croire que la procédure en cours est susceptible d'entraîner un rejet.

ou encore l'effet d'un taux établi par un transporteur peut porter préjudice à l'intérêt public en ce qu'il concerne les taxes ou conditions du transport, cette personne peut faire une demande à la Commission pour interjeter appel. Lorsque la Commission est convaincue que la demande est, de prime abord, bien fondée, elle procédera à l'enquête requise et rendra les ordonnances qu'elle considère appropriées, ou encore fera état de ses constatations au gouvernement en conseil pour qu'il prenne les mesures requises.

### 1.3. Messageries et chargements incomplets par chemin de fer

Les articles 307 et 308 de la Loi sur les chemins de fer stipulent qu'aucune compagnie ne doit transporter d'effets en messagerie tant que le tarif des taxes régissant le mouvement n'a pas été déposé à la Commission, et qu'il est interdit d'exiger des taxes de messageries qui n'ont pas été déposées ou qui ont été rejetées par la Commission. On trouvera la définition des taxes de messageries à l'article 2 de la Loi sur les chemins de fer; celui-ci limite l'applicabilité de la Loi aux taxes de messagerie visant les chargements transportés en tout ou en partie par rail. En d'autres termes, si un chargement est transporté autrement que par voie ferrée, les taxes pertinentes ne sont pas tenues pour des «taxes de messageries» en vertu de la Loi, et la Commission n'a pas juridiction. Le transport routier relève des organismes de réglementation provinciaux spécifiques. On trouvera à l'annexe A la liste de tous ces organismes.

L'Ordonnance générale T-43 (chapitre 1206, C.R.C.) précise les conditions du transport, y compris les limites de responsabilité ou le transport de marchandises par messagerie et par chargement incomplet.

Tout comme dans le cas du transport ferroviaire par wagon complet, tout litige relatif à des réclamations pour pertes, dommages et intérêts relève des cours provinciales. L'article 310 de la Loi sur les chemins de fer comporte des dispositions pour l'expédition par messagerie et par chargements incomplets similaires à celles de l'article 294 relatives au transport de fret par wagon complet quant aux autres limitations de responsabilité.

L'article 305 de la Loi sur les chemins de fer donne à la Commission les mêmes pouvoirs en matière de taxes de messageries que ceux qu'elle possède sur les taxes des marchandises, sauf en ce qui concerne celles visées par l'article 278 et ce, pour autant qu'il n'y ait pas incompatibilité avec d'autres articles quant au dépôt des taxes de messageries et à la limitation de responsabilité des compagnies de messageries. L'article 264 de la Loi sur les chemins de fer permet à la Commission de rejeter, dans certains cas, un tarif de taxes sur le transport par messagerie et d'exiger son remplacement par un tarif satisfaisant ou d'en prescrire un autre. Cet article ne vise que les cas où il est établi que les transporteurs ferroviaires jouissent d'un avantage indu découlant d'une situation de monopole où il n'existe aucun autre service efficace et concurrentiel par un transporteur autre qu'un transporteur par chemin de fer ou qu'un ensemble de transporteurs par chemin de fer.

L'article 23 de la Loi nationale sur les transports s'applique au transport par messagerie ferroviaire de la même façon qu'au transport de marchandises par chemin de fer que nous avons déjà décrit.



lesquelles se situerait un taux fixé. Cela fait, l'expéditeur peut demander à la Commission qu'elle fixe le taux de transport de ses marchandises.

La Commission procédera alors à l'établissement d'un taux égal à 250 % de ce qu'elle juge constituer le coût variable du mouvement, lequel est calculé sur la base de chargements de 30 000 livres transportés au moyen du matériel ferroviaire servant normalement à acheminer de telles marchandises. Les taux applicables aux charges supérieures à 50 000 livres seront calculés en déduisant du taux fixé la moitié des économies réalisées sur le coût variable par tranche complète de 20 000 livres dépassant le minimum de 30 000 livres.

L'expéditeur qui accepte le taux fixé doit conclure dans les 30 jours un accord écrit avec la compagnie de chemin de fer par lequel s'engage à lui confier toutes ses expéditions ferroviaires, au taux établi, pour une période d'au moins un an. (On peut procéder à des envois expérimentaux par d'autres modes de transport à la condition d'obtenir l'approbation préalable de la Commission.) Après un an, l'expéditeur peut résilier son engagement en donnant un préavis de dix jours et le taux fixé sera annulé. La Commission pourra aussi, après une année, modifier le taux fixé si elle juge que les coûts variables ne sont plus les mêmes.

L'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* autorise la Commission à remédier à toute situation où l'on juge que l'intérêt public est compromis. Ainsi, si une personne a des raisons de croire qu'une action ou une omission d'un transporteur

Canada). Les dispositions de l'article 294 de la *Loi sur les chemins de fer* permettent en outre aux transporteurs de limiter leur responsabilité en ce qui concerne le

transport de quantités inférieures à celles prévues par l'Ordonnance générale T-5, pourvu qu'un tel arrangement soit accepté par les expéditeurs concernés et approuvé par une ordonnance ou un règlement spécifique de la Commission. Les différends, qui opposent des parties en raison du non-paiement de réclamations pour pertes, dommages et intérêts, peuvent faire l'objet d'un appel à la Cour provinciale ayant juridiction en la matière; ils ne relèvent donc pas des pouvoirs de la Commission.

Saut dans le cas de taux statutaires fixés par la *Loi sur les chemins de fer*, l'article 276 de la Loi stipule que tous les taux de transport de marchandises établis par les compagnies de chemin de fer doivent être compensatoires, c'est-à-dire dépasser le coût variable du mouvement tel que l'a déterminé la Commission. Celle-ci peut sommer en tout temps la compagnie qui émet un tarif de produire tous les renseignements permettant de déterminer si les taux figurant dans ce tarif sont bien compensatoires. Si la Commission constate le contraire après enquête, elle peut rejeter celui-ci en vertu de l'article 277 de la *Loi sur les chemins de fer*. L'enquête peut résulter d'une plainte ou d'une initiative de la Commission.

Si un expéditeur est mécontent du taux applicable à ses marchandises après négociation avec la compagnie de chemin de fer en cause et qu'il n'existe pas d'autre service efficace et concurrentiel de transport à sa disposition, il peut, en vertu de l'article 278 de la *Loi sur les chemins de fer*, faire une demande à la Commission afin qu'elle établisse les limites entre



## 1.1 Généralités

La Commission exerce sa juridiction sur tous les aspects des tarifs, services et conditions de transport en matière de transport de marchandises, de transport des passagers et de messageries par rail pour les transporteurs assujettis aux lois sa juridiction sur le service d'autocar Road-cruiser de Terre-Neuve et sur les péages imposés sur les ponts et dans les tunnels internationaux. Des plaintes et des requêtes peuvent être adressées à la Commission selon leur nature et leur genre particuliers, conformément aux diverses dispositions statutaires. La limite de responsabilité des transporteurs ferroviaires doit être approuvée ou autorisée par la Commission, mais toute réclamation pour pertes ou dommages et intérêts doit être faite par la voie des tribunaux. Les pouvoirs conférés à la Commission en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports* (chapitre N-17, Statuts révisés du Canada de 1970) l'autorisent à émettre des ordonnances et règlements pour toutes les questions relevant de sa juridiction.

## 1.2 Le transport de marchandises par chemin de fer

On trouvera à l'article 275 de la *Loi sur les chemins de fer* (chapitre R-2, S.R.C. 1970) les dispositions statutaires concernant le dépôt des tarifs; on y stipule que tout tarif de marchandises et toute modification de ceux-ci doivent être déposés conformément aux règlements établis par la Commission. L'article 275 précise que les tarifs seront déposés au moins 30 jours avant la date de leur entrée en vigueur dans le cas de tarifs majorant une taxe, à moins d'un ordre contraire de la Commission. Elle n'a toutefois pas le pouvoir de suspendre ou de reporter à plus tard la date prévue, mais peut, dans certains cas, accorder une permission spéciale grâce à laquelle un tarif prendra effet avant la fin de la période de préavis de 30 jours prescrite. Les réductions de taxe deviennent effectives dès la publication du tarif. À moins que la Commission ne les rejette, les taxes d'un tarif déposées conformément aux dispositions de l'article 275 entreront en vigueur à la date prévue et seront présumées constituer les taxes licites applicables au service visé.

La Partie IV de la *Loi sur les transports* (chapitre T-14, S.R.C. 1970) vise également le fret en matière de taxes convenues. L'article 32 précise les conditions d'établissement de taxes convenues, l'application de celles-ci et les exceptions. Ce type d'entente doit être déposé auprès de la Commission dans les mêmes conditions que tout autre tarif. Cet article prévoit également que d'autres expéditeurs peuvent profiter des taxes convenues sur accord du transporteur et autorise ceux-ci à demander à la Commission d'établir un tarif fixe si le transporteur refuse la participation de l'un des expéditeurs. Si un transporteur ou un expéditeur ou une association représentant des transporteurs ou des expéditeurs croit qu'une entreprise est désavantagée ou qu'une taxe convenue présente un caractère injustement discriminatoire, l'article 33 de la *Loi sur les transports* autorise le dépôt d'une plainte auprès du ministre des Transports. Si ce dernier juge que, dans l'intérêt public, une enquête est justifiée, il peut référer cette plainte à la Commission pour enquête. On trouvera les clauses régissant les transports et les limites de responsabilités wagon complet dans l'Ordonnance générale T-5 de la Commission (chapitre 1218, Codification des règlements du



**PARTIE 1****JURIDICITION**

1.1	Généralités	1
1.2	Le transport de marchandises par chemin de fer	1
1.3	Messageries et chargements incomplets par	3
1.4	chemin de fer	4
1.5	Le transport de passagers par chemin de fer	4
1.6	Le service d'autocar Roadcruiser	5
1.7	Ponts et tunnels	5
	Arrangements provisoires	5

**PARTIE 2****FONCTIONS**

2.1	Enquêtes	7
2.2	Plaintes	7
2.3	Médiation	8
2.4	Requêtes	9
2.5	Révission et appel	10

**PARTIE 3****RESPONSABILITÉ: TARIFS**

3.1	Approbation des tarifs	11
3.2	Consultation et exemplaires des tarifs	11

**ANNEXE A**

13	Liste des commissions provinciales des transports
----	---

**ANNEXE B**

14	Liste des agents de tarification canadiens
----	--



Il y a quelque temps, des représentants de Transports Canada et de la Commission canadienne des transports ont mené une consultation auprès de représentants d'un vaste éventail d'utilisateurs du transport ferroviaire. La Commission a appris, entre autres, au cours de cette consultation, qu'il existe un sentiment général très répandu chez les expéditeurs, qui croient n'avoir à leur disposition que très peu de moyens de recours lorsqu'ils estiment être victimes d'abus de la part des compagnies ferroviaires dans le domaine de la tarification, et que les recours possibles comportent une longue procédure et des dépenses importantes.

La Commission a perçu deux manières d'améliorer la situation sans passer par la voie législative. La première consistait en la révision des Règles générales de la Commission en vue de raccourcir le temps requis par la procédure d'appel prévue dans les statuts, et ce, sans entrave ou préjudice aux droits des parties en cause. Un grand nombre de parties intéressées du secteur public ont contribué à la réalisation de cette révision et la nouvelle version des Règles générales entrera officiellement en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1983.

La seconde manière retenue découle de la constatation que les expéditeurs ne connaissent pas bien les fonctions, les responsabilités et les pouvoirs de la Commission relativement aux taux et aux tarifs ferroviaires, ni les différentes voies, soit le dépôt d'une plainte ou d'un appel, ou même la médiation, qui s'offrent à eux et au grand public. La Commission s'est donc sentie obligée de résoudre ce problème de perception en faisant mieux connaître son rôle, et ce, en publiant la présente brochure.

Le document ci-joint traite de tous les domaines relevant de la Commission et se rapportant à la fixation des prix de tous les services ferroviaires, soit les wagons complets et incomplets de marchandises et les messageries, le service voyageurs, les ponts et les tunnels internationaux, ainsi que le service d'autocar Roadcruiser assuré à Terre-Neuve. La présente brochure se divise en trois parties dont la première décrit la juridiction statutaire de la Commission. Les auteurs ont essayé de rendre les descriptions simples, claires et faciles à comprendre. La Commission estime que la présentation et le style choisis informeront mieux le public, mais elle prévient le lecteur qu'en cas d'écart entre le présent texte et les lois, c'est évidemment le libellé des lois qui s'applique.

La deuxième partie de la brochure traite des moyens qui s'offrent aux utilisateurs des divers services pour régler leur grief, qu'il s'agisse de moyens simples et informels ou de processus formels et complexes prévus dans les statuts. Enfin, la troisième partie décrit brièvement les responsabilités de la Commission concernant le dépôt de tarifs par les transporteurs qui relèvent d'elle. Elle précise, dans une certaine mesure, les responsabilités et les pouvoirs que la Commission a et ceux qu'elle n'a pas.

Nous espérons que vous profiterez de la clarté et de la simplicité de cette brochure et que vous serez encouragés à demander l'aide et les services du personnel de la Commission, dont vous serez appréciés, j'en suis sûr, les connaissances, la compétence et l'empressement.

Le vice-président de la Commission

canadienne des transports,

John T. Gray, C.R.

John T. Gray



Imprimé au Canada

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983  
Numéro de catalogue TT 22-36/1 983  
ISBN 0-662-52667-8

Commission canadienne des transports  
15, rue Eddy, 1<sup>re</sup> ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

Premier tirage, septembre 1983



Commission canadienne  
Canadian Transport  
Commission  
Direction de l'exploitation Traffic and Tariffs  
Branch et des tarifs

# Commission canadienne des transports Exploitation, taxes et tarifs

Canada



Canada

# Exploitation, taxes et tarifs

des transports

canadienne

Commission

Commission canadienne  
des transports

Canadian Transport  
Commission

Direction de l'exploitation  
Traffic and Tariffs

Branch

et des tarifs

